

Genehmigt am 17.1.2002

Protokoll Nr. 64

Sitzung von Donnerstag, 29. November 2001, 20.40 Uhr im Grossratssaal im Rathaus

Vorsitzender:

2. Vizepräsident Beat Schori

Anwesend:

Michael Aebersold	Michael Jordi	Erich Ryter
Raymond Anliker	German Kalbermatten	Sabine Schärren
Thomas Balmer	Esther Kälin Plézer	Doris Schneider
Oskar Balsiger	Daniel Kast	Rolf Schuler
Peter Bernasconi	Rudolf Keller	Miriam Schwarz
Dieter Beyeler	Margareta Klein-Meyer	Rudolph Schweizer
Margrith Beyeler	Blaise Kropf	Peter Sigerist
Peter Blaser	Andreas Krummen	Sylvia Spring Hunziker
Markus Blatter	Annemarie Lehmann	Ernst Stauffer
Christine Bosshardt	Melanie Leskow	Michael Straub
Annette Brunner	Liselotte Lüscher	Barbara Streit-Stettler
Marie-Louise Durrer	Edith Madl Kubik	Ueli Stüchelberger
Rudolf Friedli	Anton Maillard	Béatrice Stucki
Thomas Fuchs	Irène Marti Anliker	Margrit Stucki-Mäder
Verena Furrer-Lehmann	Mario Marti	Hans-Ulrich Suter
Hans Ulrich Gränicher	Corinne Mathieu	Katharina Suter
Guglielmo Grossi	Barbara Mühlheim	Max Suter
Adrian Haas	Christoph Müller	Margrit Thomet
Rolf Häberli	Philippe Müller	Eva von Ballmoos
Ueli Haudenschild	Rosmarie Okle Zimmermann	Catherine Weber
Kurt Hirsbrunner	Ruth Rauch	Thomas Weil
Stephan Hügli	Lydia Riesen	Kurt W. Weyermann
Natalie Imboden	Heinz Rub	Beat Zobrist
Urs Jaberg	Ursula Rudin-Vonwil	Andreas Zysset
Daniele Jenni		

Entschuldigt:

Jsabelle Blunschy	Peter Künzler	Annemarie Sancar
Peter Bühler	Walter Christen	Christoph Stalder, Präsident

Vertretung des Gemeinderats:

Therese Frösch
Alexander Tschäppät

Entschuldigt:

Stadtpräsident Klaus Baumgartner
Ursula Begert
Adrian Guggisberg
Edith Olibet
Kurt Wasserfallen

Ordentliche Traktanden

Fortsetzung der Beratungen der Nachmittagssitzung

1 Variantenabstimmung über die Verkehrsentlastung und -beruhigung sowie den Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau; Fortsetzung

Abstimmungsbotschaft

Anträge PVK, Seite 4: Ergänzung

Andererseits führt der Neufeldzubringer zu mehr Verkehr auf der Tiefenaustrasse und in Zollikofen.

Rechte Spalte, letzter Absatz, Satz neu

Mit der Variante A kann erreicht werden, dass die Alarmwerte grösstenteils eingehalten werden können. Es werden nur noch teilweise Immissionsgrenzwerte überschritten.

(Der Text von Variante B muss auf S.5 entsprechend angepasst werden.)

Antrag der Fraktion GB/JA!/GPB: Seite 2, erster Absatz

Bei der Variantenabstimmung können beide Anträge auf dem Stimmzettel **unabhängig voneinander** mit Ja oder Nein beantwortet werden.

PVK Präsidentin *Annemarie Lehmann* (FDP): Ich empfehle, die Abänderungen der PVK zu übernehmen. Sie heisst auf Seite 4, Ergänzung: Andererseits führt der Neufeldzubringer zu mehr Verkehr auf der Tiefenaustrasse und in Zollikofen. In der rechten Spalte, letzter Absatz, Ergänzung, hat sich ein Fehler eingeschlichen, da heisst es an Stelle von „Alarmwerte“ „Immissionsgrenzwerte“. Korrigiert heisst der Satz neu: Mit der Variante A kann erreicht werden, dass die Alarmwerte grösstenteils eingehalten werden können. Es werden nur noch teilweise Immissionsgrenzwerte überschritten.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Wir nehmen jetzt auf, dass es auf der Tiefenaustrasse und in Zollikofen mehr Verkehr geben wird. Dies ist an sich unbestritten, aber ich sehe die Änderung als sachfremd an, da es auf verschiedenen Strassen zu mehr oder auch zu weniger Verkehr führen wird. Dies ist eine Abweichung von der übrigen Systematik, da die übrigen Strassen, die auch mit Mehrverkehr rechnen müssen, nicht speziell erwähnt werden. Der Gemeinderat hält an seiner Version der Botschaft fest.

Peter Blaser (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Der Antrag der PVK ist nicht eine Abweichung von der Systematik, sondern im Sinne von mehr Transparenz so formuliert. Wenn man sagt, welche Gebiete entlastet werden, sollten die Leute auch wissen, welche Gebiete mit einer Mehrbelastung zu rechnen haben. Der Tunnel wird in der Tiefenaustrasse und in Zollikofen erwiesenermassen zu Mehrverkehr führen. Für das Nordquartier und die Innenstadt kann dies nicht schlüssig bewiesen werden. Daher wurden diese Stadtteile in der Botschaft nicht erwähnt. Wir sehen dies als faire Lösung an und bitten, dem so zuzustimmen.

Beschlüsse

1. Der Antrag der PVK zu Seite 4: Ergänzung, wird mit 34 : 25 : 1 angenommen.
2. Der Antrag der PVK Rechte Spalte, letzter Absatz, Ergänzung (Text Variante B Seite 5, 1. Spalte; Abschnitt Halenstrasse anpassen), wird stillschweigend für gut geheissen.

3. Der Ordnungsantrag der Fraktion GB/JA!/GPB bezüglich des Abstimmungsverfahrens ist eine redaktionelle Änderung, welche vom Ratsbüro, im Sinne des Antrages, behandelt wird.

Antrag der Fraktion GB/JA!/GPB: Seite 4, rechte Spalte, letzter Abschnitt
... zwischen Fabrikstrasse und Neufeldstrasse **zwingend erforderlich**.

Blaise Kropf (JA!) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Bei der Variante B wird auch „zwingend erforderlich“ geschrieben, so dass wir der Meinung sind, dass dies auch in der Abstimmungsbotschaft für die Variante A Seite 4 formuliert werden sollte. Lärmschutzmassnahmen sind dort erforderlich, wo die Alarmwerte überschritten werden, und daher sollte die Anpassung in der Abstimmungsbotschaft Variante A, im Hinblick auf eine Übereinstimmung von beiden Argumentationen vorgenommen werden.

Beschluss

Der Antrag wird stillschweigend gut geheissen.

Antrag der Fraktion SP/JUSO: Seite 9, 2. Abschnitt

Fettdruck: **Sollten die Stimmberechtigten beide Varianten ablehnen ... dürften sich die Kosten für diese Massnahmen auf rund 6,5 Mio. Franken belaufen.**

Peter Blaser (SP) für die Fraktion SP/JUSO: In einer Abstimmungsbotschaft sollte wichtiges aus Übersichtlichkeitsgründen fett gedruckt werden. Deshalb beantragen wir, dass die 6,5 Mio Franken Kosten, die im Falle einer Ablehnung beider Varianten anfallen, auf Seite 9, 2. Abschnitt der Abstimmungsbotschaft, fett gedruckt werden. So sieht das Stimmvolk, dass auch eine Ablehnung beider Varianten zu Kosten führen wird.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Wir bestreiten diesen Antrag. Falls wir nichts beschliessen, fallen auch keine Kosten an. Es gibt massenhaft Vollzugsnotstände, die nie zur Ausführung kommen, obwohl die Kosten dafür existieren. Mit dieser Formulierung wird dem Stimmvolk suggeriert, dass wir 6,5 Mio Franken ausgeben müssen, und dies ist nicht der Fall.

Beschluss

Der Antrag der SP/JUSO-Fraktion wird mit 41 : 27 : 1 abgelehnt.

Anträge der Fraktionen GB/JA!/GPB und GFL/EVP: Seite 11

Variante A: 1a Es wird davon Kenntnis genommen, dass die Gesamtkosten Fr. 53 495 000.00 betragen. Fr. 38 130 500.00 davon werden voraussichtlich durch Bund und Kanton getragen. Die Gesamtausgaben für die Stadt allein betragen damit Fr. 15 364 500.00 (Fr. 7 364 500.00 davon bilden gebundene Ausgaben).

Variante B: 1a Es wird davon Kenntnis genommen, dass die Gesamtkosten Fr. 23 100 000.00 betragen. Fr. 5 700 000.00 davon werden voraussichtlich durch den Bund getragen. Die Gesamtausgaben für die Stadt Bern allein betragen damit Fr. 17 400.00.

Blaise Kropf (JA!) für die Fraktion GBJA!/GPB: Eine faire verkehrspolitische Auseinandersetzung bedingt auch einen Verzicht auf willkürliche buchhalterische Tricks. Variante A kostet 53 Mio Franken, Variante B kostet 23 Mio Franken. Der Kostenanteil der Stadt beläuft sich bei

Variante A auf 15 Mio Franken und bei Variante B auf 17 Mio Franken. Das ungefähre Gleichgewicht der effektiven Kosten für die Stadt Bern muss im Antrag an die Stimmberechtigten auch deutlich werden. Insbesondere deshalb, weil der Gemeinderat die gebundenen Kosten bei Variante A abgezogen hat und diese deshalb im Kreditbetrag nicht berücksichtigt werden. Die Argumentation des Gemeinderats, diese Kosten so zu verrechnen, steht unseres Erachtens auf wackeligen Füßen. In der Fragestunde des Grossen Rats hat Regierungsrätin Dori Schär deutlich gemacht, dass auf die Frage, ob die 7 Mio Franken gebunden sind oder nicht, zwei Antworten möglich sind. Da der Kanton und der Bund den Tunnel nur bauen, wenn die Stadt diesem Projekt zustimmt, sind die 7 Mio Franken keineswegs so gebunden, wie dies vom Gemeinderat dargestellt wird. Beschliesst das Stimmvolk, den Tunnel abzulehnen, werden die 7 Mio Franken nicht gebraucht. In diesem Sinne hängt der Betrag ganz direkt vom Volksentscheid ab. Um nun die nötige Transparenz zu schaffen, beantragen wir, in beiden Varianten in der Abstimmungsbotschaft den Punkt 1a anzufügen. Dort werden der Stimmbewölkerung die effektiven Kosten und die gesamten Kosten angegeben.

Fraktionserklärungen

Annemarie Lehmann (FDP): Dieses Thema wurde in der PVK diskutiert und abgelehnt. Auf Seite 3 der Botschaft wird ganz klar dargestellt, wie die Kosten entstehen, wie sie zusammengesetzt sind und auf wen welche Anteile entfallen. Es ist nicht richtig dem Volk zu suggerieren, es müsse mehr bezahlen als es effektiv muss. Darum ist die Darstellung des Gemeinderats in der Abstimmungsbotschaft aus unserer Sicht richtig. Als unlauter erscheint uns die Formulierung in der Variante A, 1a: ...Fr. 38 130 500.00 werden voraussichtlich durch den Bund und den Kanton getragen. Mit dem Wort „voraussichtlich“ wird den Leuten suggeriert, dass dieser Betrag vielleicht von Bund und Kanton dann doch nicht übernommen wird. Wir wissen genau, dass dieser Anteil von Bund und Kanton übernommen wird. In die Botschaft gehören nur sachlich korrekte Formulierungen. Abstimmungspropaganda kann an anderer Stelle gemacht werden. Wir beantragen daher, diesen Antrag abzulehnen.

Ueli Stückelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Unser Antrag ist sachlich korrekt. Es geht darum, den Stimmberechtigten Transparenz zu schaffen. Daher müssen die Gesamtkosten aufgeführt werden, unabhängig davon, wer sie schlussendlich bezahlt. Das Wort „voraussichtlich“ haben wir gewählt, weil wir nicht wissen, ob der Bund seine Finanzierungsgrundsätze ändert. Wir wissen nicht zu welchem Zeitpunkt das Projekt genehmigt wird. Beim heutigen Stand der Dinge ist mit diesem Finanzierungsmodell zu rechnen. Wir finden es aber auch richtig, die Stimmbewölkerung über die Gesamtkosten zu informieren.

Daniele Jenni (GP) für die Fraktion GB/JA!/GPB: Ich bin der Meinung, dass unser Antrag angenommen werden sollte. Dies hat einen materiellen und einen formellen Grund. Der materielle Grund ist der, dass die Stimmbürgerschaft wissen muss, über was für Kosten sie entscheidet. Auch wenn dies Kosten sind, die voraussichtlich von Bund und Kanton getragen werden. Schliesslich sind die meisten Leute, die der Stadt Steuern bezahlen, auch am Steueraufkommen des Bundes und des Kantons beteiligt. Dies ist von Interesse, damit man überhaupt einen Vergleich der verschiedenen Kosten für die beiden Varianten anstellen kann. Der formelle Grund ist, dass die Stimmenden über die gesamten Kosten informiert werden müssen, da diejenigen Ausgaben, die vom Gemeinderat als gebunden dargestellt werden, offenbar von verschiedensten Juristen als nicht gebundene Kosten betrachtet werden. Die Gesamtkosten müssen deklariert werden, weil das Volk schlussendlich über diese befindet. Die Transparenz gebietet uns also, die Gesamtkosten aufzuführen, damit keine falsche Interpre-

tation der anfallenden Kosten entstehen kann. Wenn dieser Antrag abgelehnt wird, behalte ich mir eine Beschwerde vor.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät*: Sie haben alle Recht. Die Stimmenden müssen wissen worum es geht. Auf Seite 3 der Botschaft: „Das Wichtigste auf einen Blick“, steht ganz genau, um was es geht, was es kostet und wer wie viel zu bezahlen hat. Auf Seite 7 und 8 der Botschaft werden die Kosten der Variante A und die Kosten der Variante B minutiös aufgeführt. Auch das Wort „voraussichtlich“ aus dem Antrag der Fraktionen GB/JA!GPB und GFL/EVP empfinde ich als gefährliche Interpretation der Sachlage. Zum heutigen Zeitpunkt mit den vorliegenden Zahlen ist klar, wer welchen Anteil bezahlen wird. Wir können allfällige künftige Gesetzesänderungen nicht in Botschaften an die Stimmberechtigten aufnehmen, sonst wird es zu kompliziert. Das Wort darf deshalb keinesfalls aufgenommen werden, da jedem klar ist, dass dieses Wort schon eine abstimmungstaktische Wirkung haben soll. Des Weiteren ist es in Botschaften an das Volk unüblich, Formulierungen wie: „Es wird davon Kenntnis genommen, dass...“ aufzunehmen. Viel mehr müssen Beschlussesentwürfe formuliert werden. Aus diesen Gründen muss ich den Vorwurf zurückweisen, dass der Gemeinderat keine Transparenz schaffen wolle. Ich verstehe, dass man in Botschaften abstimmungsstrategische Positionen beziehen will, dass ich diese aber nicht gutheissen kann, verstehen Sie wahrscheinlich.

Beschlüsse

1. Die Anträge der Fraktionen GB/JA!GPB und GFL/EVP werden mit 51 : 14 : 6 Stimmen abgelehnt.
2. Die Botschaft wird in der vorliegenden Form, mit den vorher beschlossenen Änderungen, mit 63 : 6 : 2 Stimmen angenommen.
3. Die unter Punkt IV. aus dem Vortrag 201 Seite 23/23 aufgeführten Motionen werden mit 70 : 0 : 2 Stimmen abgeschrieben.

2 Motion Fraktion FDP (Adrian Haas, Stephan Hügli, Heinz Rub): Im Interesse der Länggasse: Neufeldzubringer jetzt!

Antrag Nr. 216

Am 22. Juni 2000 wurde im Stadtrat mit den Stimmen der rot-grünen Mehrheit eine Motion überwiesen, welche den Gemeinderat beauftragte „dem Stadtrat gestützt auf eine detaillierte Prüfung und Weiterentwicklung der VCS-Studie *gleichzeitig* mit der Abstimmungsvorlage zur Initiative Bern ohne Neufeldzubringer eine weitere Vorlage mit zwei Varianten (umfassende Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit und ohne Neufeldtunnel) zu unterbreiten“.

Mit Entscheid vom 10. November 2000 erklärte der Regierungsstatthalter von Bern die erwähnte Initiative auf Beschwerde der FDP hin für materiell ungültig. Damit fällt die Möglichkeit der gleichzeitigen Volksabstimmung weg, weshalb die besagte Motion als unerfüllbar abzuschreiben ist.

Auch aus anderen Gründen erweist sich die Motion als nicht erfüllbar bzw. unzulässig:

- Die Realisierung des Neufeldzubringertunnels liegt nicht in der Kompetenz der Stimmberechtigten. Auch für eine entsprechende Konsultativabstimmung fehlt die gesetzliche Grundlage.
- Die verlangten „umfassenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen“ sind weder verkehrstechnisch noch (umwelt-)rechtlich erforderlich, um das Tunnelprojekt zu realisieren. Sie haben mit dem Projekt denn auch nichts tun und dürfen deshalb nicht im Rahmen einer

Volksabstimmung in die gleiche Abstimmungsfrage eingemischt werden. Vielmehr beinhaltet das Tunnelprojekt selbst bereits diejenigen Massnahmen, welche notwendig sind, um eine Verkehrslenkung zu Gunsten des neu erstellten Tunnels bzw. zur Entlastung des Länggassquartiers sicherzustellen (sog. zwingende Massnahmen gemäss Teilprojekt 2).

- Weder Bund noch Kanton können die Realisierung des Neufeldzubringers als Teil des Nationalstrassennetzes von „umfassenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen“ auf der Ebene der Gemeinde Bern abhängig machen. Dies umso weniger, als die mit der Motion verlangten Massnahmen mit der Erstellung des Tunnels in keinem (umwelt-)rechtlichen Zusammenhang stehen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat einen Entwurf zu einem Beschluss vorzulegen, mit welchem die am 22. Juni 2000 überwiesene Motion *Variante zum Neufeldzubringer* als unerfüllbar abgeschrieben wird.

Bern, 23. November 2000

Antwort des Gemeinderats

Die Motion der Fraktion FDP geht davon aus, dass die Initiative „Für ein Bern ohne Neufeld-Tunnel“ materiell ungültig sei. Bei Einreichung des Vorstosses war bekannt, dass der Regierungsstatthalter von Bern die erwähnte Initiative auf Beschwerde der FDP hin für materiell ungültig erklärt hatte. In der Folge führte jedoch das Initiativkomitee „Für ein Bern ohne Neufeld-Tunnel“ seinerseits beim Regierungsrat des Kantons Bern Beschwerde gegen die Ungültigerklärung. Der Regierungsrat hob mit RRB 2363 vom 8. August 2001 den vorinstanzlichen Entscheid auf und erklärte die Initiative materiell gültig. Die im Beschwerdeverfahren vor der zweiten Instanz unterlegene Partei (Herr Stadtrat Stephan Hügli und Mitbeteiligte) ist inzwischen ans Schweizerische Bundesgericht gelangt.

Unabhängig vom noch ausstehenden Bundesgerichtsentscheid über die materielle Gültigkeit der Initiative „Für ein Bern ohne Neufeld-Tunnel“ ist es nach Auffassung des Gemeinderats rechtlich zulässig, über eine Vorlage im Sinne der interfraktionellen Motion SP, GFL/-EVP, GB/JA! (Edith Madl Kubik / SP, Sven Baumann / GFL, Blaise Kropf / JA!) betreffend „Verkehrsberuhigung in der Länggasse: Variante zum Neufeldzubringer“ abzustimmen. Diese Motion verlangt, dass den Stimmberechtigten gleichzeitig mit der Initiative „Bern ohne Neufeld-Tunnel“ – wenn diese denn gültig erklärt wird – eine weitere Vorlage mit umfassenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen für das Länggassquartier in zwei Varianten (mit oder ohne Neufeldtunnel) unterbreitet werde. Dabei können in der Variante „mit Tunnel“ dieser selbst und die so genannten „zwingenden Verkehrslenkungsmassnahmen“ nicht Gegenstand der Abstimmung sein. Zu entscheiden ist in beiden Varianten de facto nur über die *Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Kompetenz der Gemeinde*.

Es ist unbestritten, dass die Variantenabstimmung theoretisch zu einem widersprüchlichen Ergebnis führen könnte, wenn zum Beispiel die VCS-Initiative und gleichzeitig auch die Verkehrsberuhigungsvorlage „mit Tunnel“ angenommen würde. Andererseits ist auch denkbar, dass der VCS seine Initiative – so sie dereinst rechtskräftig gültig erklärt wird – zurückzieht, wenn der Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten eine Vorlage „Verkehrsberuhigungsmassnahmen ohne Tunnel“ verabschiedet hat.

Der Gemeinderat hat dem Stadtrat seinerzeit die Annahme der interfraktionellen Motion SP, GFL/-EVP, GB/JA! (Edith Madl Kubik / SP, Sven Baumann / GFL, Blaise Kropf / JA!) betreffend „Verkehrsberuhigung in der Länggasse: Variante zum Neufeldzubringer“ beantragt, weil er in einer Variantenabstimmung die Möglichkeit sieht, die Stimmberechtigten auf einer informationsmässig gesicherten Grundlage zwischen zwei echten Alternativen für die Verkehrsberuhigung in der Länggasse entscheiden zu lassen. Er betrachtet die Variantenabstimmung

nach wie vor als einen gangbaren Weg, um in einer schwierigen Situation, die stark von Konfrontation gekennzeichnet ist, zu einer Lösung zu kommen. Das konfliktgeladene Thema Neufeld-Tunnel hat zu Vorstössen, Gegenvorstössen, Beschwerden und Gegenbeschwerden geführt, die nun verfahrensmässig nicht ohne eine gewisse gegenseitige Toleranz in formellen Fragen bewältigt werden können. Nicht zuletzt muss auch der Haltung der zuständigen kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Rechnung getragen werden, die den Tunnelbau nicht „gegen den Willen der Stadt Bern“ ausführen will.

Bei der Beantwortung der Motion zur Variantenabstimmung hat der Gemeinderat die Form, in der das Geschäft schliesslich dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten zu unterbreiten sei, bewusst offen gelassen. Er führte damals aus, ohne eine vertiefte materielle Auseinandersetzung mit der Variante „ohne Tunnel“ könne nicht festgelegt werden, in welches Verhältnis die beiden konkreten Verkehrsberuhigungsprojekte schliesslich zur Initiative gebracht werden müssten. Nach wie vor kann aber, wie erwähnt, erwartet werden, dass die Initiative zurückgezogen wird, wenn es gelingt, über die Grundsatzfrage oder den Gegenstand der Abstimmungsvorlage(n) – allenfalls schon im Stadtrat – einen Konsens zu erzielen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Adrian Haas (FDP): Die FDP-Fraktion akzeptiert den heutigen Kompromiss zum vorherigen Geschäft und wird sich für die Variante A mit Neufeldtunnel einsetzen, obwohl dort Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingeschlossen sind, die wir nicht in allen Teilen gutheissen. In diesem Sinne ziehen wir unsere Motion zurück.

3 Vermögenausscheidung zwischen der Stadt Bern und BERNMOBIL; Vereinbarung/Kredite

Antrag Nr. 202

1. Der Stadtrat genehmigt die Vereinbarung zwischen der Stadt Bern und BERNMOBIL.
2. Er bewilligt folgende Kredite zu Lasten der Investitionsrechnung
 - Konto 560.503.xxx.x für den Anteil Zieglerstrasse 62 Fr. 402 900.00
 - Konto 415.503.xxx.x für die Turnhalle Philosophenweg 22 Fr. 971 450.00
 - Konto 560.503.xxx.x für div. Wartehallen Fr. 474 550.00
 - Sammelkonto 896.503.xxx.x für die div. Baurechtsgrundstücke Fr. 5 712 100.00
 - Total Fr. 7 561 000.00
3. Er stimmt dem Verkauf der Aktien Regionalverkehr Bern – Solothurn zum Nennwert von Fr. 3 310 100.00 zu. Der Erlös wird der Laufenden Rechnung 2002, Konto 610.4240.00 gutgeschrieben.
4. Er nimmt Kenntnis von der Reduktion des unverzinslichen Gemeindekapitals BERNMOBIL um Fr. 1 300 000.00.
5. Er beauftragt den Gemeinderat mit dem Vollzug der Vereinbarung, der Errichtung der Baurechte und der buchhalterischen Abwicklung.
6. Er nimmt Kenntnis davon, dass zwischen Stadt und BERNMOBIL noch eine Lösung betreffend Zahlungen zur Tilgung der Pensionskassen-Annuitäten des Personals von BERNMOBIL zu erarbeiten ist und beauftragt dem Gemeinderat, ihm die entsprechende Ergänzung der vorliegenden Vereinbarung zu gegebener Zeit vorzulegen.

Kommissionssprecher GPK *Rudolph Schweizer* (SVP): Bei der Vermögensausscheidung ist die Thematik der Grundstücke am wichtigsten. Es geht darum, ob bezüglich der Grundstücke nicht eine Abgabe im Baurecht angestrebt werden soll. Zusammen mit der Stadt Biel konnte mit dem Bund eine Abgabe im Baurecht ausgehandelt werden. Der Vertrag ist noch ausstehend. Was noch nicht gelöst werden konnte, ist die Pensionskassenfrage. Man spricht von Annuitätenzahlungen von rund 11,2 Mio Franken. BERNMOBIL will diese Kosten nicht übernehmen. Die Stadt ist der Meinung, dass auch sie nicht bezahlen muss. Hier wird in ferner Zukunft einmal ein Gerichtspräsident zu entscheiden haben. Weil der Baurechtszins aber ab Januar 2002 fliessen soll, ist die GPK der Meinung, dass diesem Geschäft zugestimmt werden sollte. Der voraussichtliche Baurechtszins beläuft sich auf 1,15 Mio Franken. Dieser Betrag kann gut akzeptiert werden, da ein externer Schätzer die Grundstücke bewertet und einen sehr guten Zins für die Stadt Bern errechnet hat. Die GPK ist der Meinung, dass die Stadt Bern mit den Verhandlungsergebnissen sehr zufrieden sein kann. Zu den RBS-Aktien ist zu sagen, dass die GPK dem Verkauf dieser Vermögenswerte zustimmen kann, da BERNMOBIL auf diese Mittel angewiesen ist und auch die Stadt Bern ein gutes Geschäft damit macht. Für die Pensionskassenregelung wollte die GPK eine Frist setzen, dies war aber nicht möglich, da wir die juristischen Abklärungen nicht kennen. Wir haben aber eine Pendenzenliste für die jeweilige GPK-Präsidentin oder den jeweiligen GPK-Präsidenten geschaffen, damit er oder sie verpflichtet ist, sich in Bezug auf dieses Geschäft auf dem laufenden zu halten. Die GPK empfiehlt dem Stadtrat dieses Geschäft einstimmig zur Annahme.

Fraktionserklärungen

Barbara Mühlheim (SP) für die SP/JUSO-Fraktion: Nicht nur Bern ist mobil, sondern auch die SP. In Anbetracht, dass die SP dieses Geschäft schon vor zwei Jahren in diese Richtung vorgespurt hat und wir mit dem Resultat sehr zufrieden sind, bitten wir diesem Geschäft zuzustimmen.

Heinz Rub (FDP): Wir haben uns mit den vorliegenden Vereinbarungen zu den Vermögensausscheidungen zwischen BERNMOBIL und der Stadt schwer getan. Auf der einen Seite mussten wir uns für die Interessen der Stadt Bern einsetzen. Auf der anderen Seite stellte sich für uns die Frage, wie eine Firma, die zu 100% der Stadt Bern gehört, bei seiner Ausgliederung zu behandeln ist. Die Stadt versucht logischer- und richtigerweise, eine möglichst gute Lösung für sich zu erreichen. Dabei wird aber die neue Unternehmung mit wenig Mitteln in die Freiheit entlassen. Die Stadt vergisst dabei, dass die Firma immer noch zu 100% ihr gehört, auch wenn der Kanton das Sagen hat. In unserer Fraktion wird auch an die Unternehmung gedacht. Folgende Punkte machen uns dabei grosse Probleme: 1. Ist es richtig, die Vermögenswerte zu Buchwerten zu übergeben oder wäre es nicht sinnvoller, diese zu Verkehrswerten zu übergeben? Gerade bei Fahrzeugen sind Verkehrswerte in der Regel tiefer. 2. Der Nominalwert der RBS-Aktien entspricht klar nicht dem inneren Wert dieser Aktien. Er ist viel zu hoch angesetzt. Wir wissen aber auch, dass es für die RBS äusserst wichtig ist, in den Besitz ihrer Aktien zu kommen. Es macht auch Sinn, dass diese aus dem Besitz der Stadt rausgehen, damit BERNMOBIL seine Interessen bei der RBS vertreten kann. Der Wert wurde auf 3,3 Mio Franken geschätzt. In den letzten paar Jahren gingen gewisse Zahlungen der Stadt Bern an BERNMOBIL, die mit diesem Aktiengeschäft wieder ausgeglichen werden. Uns in der FDP-Fraktion scheint dies weder eine saubere noch eine klare Regelung zu sein. Falls dort Guthaben vorhanden gewesen sind, hätten diese ganz klar in die Rechnung aufgenommen werden müssen und nicht irgendwie mit Aktienwerten ausgeglichen worden sein. 3. Ich war seinerzeit auch Anhänger der Baurechtsverträge. Was ich aber nicht verstehen kann, ist die Klausel im Vertrag, die besagt, dass, falls BERNMOBIL die Grundstücke nicht mehr

braucht, diese automatisch an die Stadt Bern zurückfallen. Es ist BERNMOBIL also nicht möglich, selber Erträge aus diesen Grundstücken zu erwirtschaften. 4. Die Regelung mit der Personalvorsorgekasse macht uns grosse Sorgen. Warum war es in zwei Jahren nicht möglich, dieses Geschäft zu einem Abschluss zu führen? Die FDP hat Mühe mit dieser Vorlage, deshalb wird es bei uns unterschiedliche Stimmen dazu geben.

Verena Furrer-Lehmann (GFL) GFL/EVP-Fraktion: Wir haben keine Mühe mit diesem Vertrag und stimmen diesem deshalb zu. Wir können uns den Ausführungen des GPK-Kommissionssprechers anschliessen. Uns ist das Zustandekommen der Baurechtsverträge wichtig und wir stehen alle voll dahinter. Auch erachten wir die Klausel, dass die nicht benötigten Grundstücke sofort an die Stadt Bern zurückfallen als gut. BERNMOBIL ist eine nicht spekulative Gesellschaft, und wir sind beispielsweise an einem Tramdepot interessiert, welches für BERNMOBIL keinen Nutzen mehr hat. Damit wird es der Stadt möglich, dort Wohnüberbauungen zu planen. Das die Annuitätenzahlungen aus diesen Vereinbarungen ausgeklammert werden können, finden wir sogar sehr gut. Damit kann die Vereinbarung in Kraft gesetzt werden und die Zinsen können von der Stadt eingezogen werden.

Erich Ryter (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Wir werden dieser Vorlage in allen Punkten zustimmen. Die Bedenken, die die FDP diesbezüglich geäussert hat, teilen wir nicht und wir erachten die ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Stadt und BERNMOBIL als eine vertretbare Lösung. Der Kanton war ein zäher Verhandlungspartner, umso mehr können wir mit dem Resultat zufrieden sein. Die RBS-Aktien sind seitens der Stadt zum Nominalwert an BERNMOBIL zu verkaufen. Bei den Annuitätenrückzahlungen sind wir froh, dass diese nicht in der Vorlage erscheinen, was aber nicht heissen soll, dass dieses Thema erledigt ist. Die Stadt und BERNMOBIL verpflichten sich im Artikel 16 der Vereinbarung bis am 31. Dezember 2002 Lösungen vorzuschlagen. Wir hoffen, dass dies ohne Justizverfahren abläuft, damit wir Geld sparen können.

German Kalbermatten (CVP) für die CVP/ARP-Fraktion: BERNMOBIL ist seit dem 1. Januar 1998 ein selbstständiges Unternehmen, welches zu 100% der Stadt Bern gehört. Trotzdem weiss man nicht genau, was in Zukunft der Stadt und was dem Kanton gehören wird. Im Vortrag steht nämlich irgendwo geschrieben, dass BERNMOBIL überwiegend vom Kanton finanziert wird. Es ist also nicht alles so einfach zu verstehen. Deshalb vertraut unsere Fraktion in diesem Geschäft dem Gemeinderat und der Verwaltung. Nach sicher sehr zähen Verhandlungen mit dem Kanton, ist heute ein Ergebnis auf dem Tisch, mit dem man zufrieden sein kann. Es ist besser ausgefallen, als man ursprünglich angenommen hat. Auch mit dem Verkauf der RBS-Aktien sind wir einverstanden. Dieser trägt sicher zu den guten Beziehungen zwischen BERNMOBIL und der RBS bei. Unsere Fraktion stimmt der Vermögensaufteilung zu.

Einzelvoten

Hans-Ulrich Suter (FDP): Als BERNMOBIL-Fan habe ich noch drei Fragen an den Gemeinderat. 1. Warum hat der Stadtrat die Anhänge zur Vereinbarung nicht bekommen. 2. Warum gehen nur die Tram-Endstationen und nicht auch die Bus-Endstationen in das Eigentum von BERNMOBIL über? Auch die Endstationen von Trolleybussen verfügen in der Regel über eine umfangreiche Infrastruktur. 3. Warum werden die RBS-Aktien BERNMOBIL zum Nennwert und nicht zum Steuerwert übergeben?

Direktorin FPI *Therese Frösch*: Ich möchte allen Leuten, die dieses Geschäft vorangetrieben haben herzlich danken. Heinz Rub war selber an den GPK-Verhandlungen anwesend. Auf

Seite 14 des Protokolls hat es eine sehr gute Stellungnahme, auch wegen den beweglichen Dingen. Ich fasse zusammen: Die Tochter BERNMOBIL ist nicht nur eine zu 100% öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Bern, sondern es geht bei der ganzen Behandlung des Geschäftes auch darum, dem Kanton keine unnötigen Geschenken zu machen. Die ganzen Entwicklungen im öffentlichen Verkehr zielen darauf hin Synergien zu nutzen, ich nenne nur die gemeinsame Werkstatt BERNMOBIL/RBS. Es darf aber nicht sein, dass durch das GÖV (Gesetz für den öffentlichen Verkehr) welches vom Kanton alle vier Jahre reglementiert wird, die Stadt vor vollendete Tatsachen gestellt wird und wir Beiträge leisten müssen, über die wir selber nicht mehr bestimmen können. Der Weiterbestand von BERNMOBIL wird nicht gefährdet. Es ist klar, dass die Pensionskassengelder bei den nächsten Verhandlungen als wesentlicher Punkt behandelt werden. Wie Sie aus der Presse entnehmen konnten, hat BERNMOBIL erst kürzlich eine ausgeschriebene Linie gewonnen. Warum sind die beweglichen Sachen nicht zum Verkehrswert, sondern zum Buchwert übergegangen? Dies ist eine Vorschrift des Bundesamtes für Verkehr. Die Leistungen die von der Stadt für BERNMOBIL erbracht wurden, ich erinnere nur an die ganze Bewirtschaftung der Wartehallen, die nicht geregelt war und die über die Stadt gelaufen ist, war ein Geben und ein Nehmen. Man hat sich darauf geeinigt, pauschale Verhandlungen zu führen und nicht alle Beträge bis ins Jahr 1998 zurück, genau zu berechnen. Diese Vorgehensweise wurde von allen Verhandlungspartnern akzeptiert. Daher hat BERNMOBIL den Verkauf der Aktien zum Buchwert akzeptiert. Die Auflage zum Baurecht, die so genannte Heimfallsregelung bei Nichtgebrauch, liegt auf der Hand. Sollte BERNMOBIL in den kommenden Jahren die Hand ändern, ginge es nicht an, dass diese die nicht gebrauchten Grundstücke für Spekulationszwecke gebrauchen kann. Die Stadt Bern als Eigentümerin, muss in diesem Fall die Möglichkeit haben, z.B. Wohnraum zu schaffen. Umso mehr, als dass BERNMOBIL durch diese Klausel als Unternehmen nicht gefährdet ist. Warum regelte die PVK die Pensionskassengelderfrage in diesen zwei Jahren nicht? Während den intensiven laufenden Verhandlungen bezahlte sowohl BERNMOBIL als auch die Stadt laufend die Annuitäten. Ich wollte diese Zahlungen einmal sistieren, aber der Stadtrat lehnte dies vor einigen Monaten ab. BERNMOBIL handelte genau wie die Stadt, sie bezahlte die Annuitäten zurück und reklamierte diese nie. Dies war über lange Zeit gar kein Thema. In den letzten drei Monaten wurde dieses Thema aber plötzlich aufgegriffen und auch der Kanton hatte dadurch Kenntnis davon. Es war also nicht mehr möglich, dies in so kurzer Zeit zu regeln. Auch für uns ist dies eine sehr schwierige Angelegenheit und es war von Anfang an klar, dass prioritär nicht die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen unter den Folgen leiden sollen. Die Stadt kann aber nicht einfach sagen, dass sie diese Kosten übernimmt, wenn sie nicht einen Präjudiz für eine nächste Ausgliederung schaffen will. Wir werden dieses Problem aber schnellstens angehen und schauen, dass bis Ende 2002 eine Lösung vorliegt. Das ganze Problem der Annuitäten wäre inexistent, wenn in den 80er-Jahren nicht gleichzeitig der Einbau der Teuerung in den Salären unserer Angestellten und eine Steuersenkung getätigt worden wäre. Auf die Frage von Hans-Ulrich Suter, warum der Stadtrat die Anhänge zur Vereinbarung nicht bekommen hat, habe ich keine Antwort. Diese Anhänge wurden dem Referenten natürlich zur Kenntnis gegeben und die FDP hatte auch einen Vertreter in der GPK, der sich sehr aktiv gezeigt hat. Diese Anhänge füllen mehrere Ordner, was es uns unmöglich macht, diese jedem Stadtratsmitglied nach Hause zu schicken. Bei den Endstationen wurden diejenigen ausgewählt, wo eine spezielle Situation herrscht. Beispielsweise sind dies solche, die unter Denkmalschutz stehen und wo noch nicht klar ist, was mit ihnen geschehen soll. Bei den anderen drängte sich keine solche Lösung auf. Ich war nicht bei allen Verhandlungen dabei, und kann deshalb nicht mehr dazu sagen. Das gleiche trifft auf die RBS-Aktien zu. Dass diese zum Nennwert und nicht zum Steuerwert verkauft werden, ist ein Verhandlungsergebnis, dem es nichts mehr beizufügen gibt. Wenn die drei Verhandlungspartner, die alle sehr stark darauf

bedacht waren zu ihrem Recht zu kommen, sich darauf geeinigt haben, müssen wir dies akzeptieren.

Der Kommissionssprecher der GPK *Rudolph Schweizer* (SVP): Ich bin ein bisschen enttäuscht vom Freisinn. Auch sie haben zwei Mitglieder in der GPK gehabt. Die Wendeschleifen, die auch von den Trolleybussen genutzt werden, sind ehemalige Tramwendeschleifen und sind genau im gleichen System, was soviel heisst, dass diese einander entsprechen und deshalb auch in der Klausel enthalten sind. Was mir noch wichtig erscheint ist, dass das Baurecht eine Zweckbestimmung haben wird. Diese beinhaltet, dass die Liegenschaften die im Baurecht vergeben werden, Zwecks öffentlichen Verkehrs benützt werden müssen. Weiterhin ist darin festgehalten, dass die Grundstücke im Nutzungszonenplan für eine öffentliche Nutzung bestimmt sind. Dies bedeutet, dass eine anderweitige Nutzung einer Zonenplanänderung bedarf, welche dem Stimmvolk vorgelegt werden muss.

Adrian Haas (FDP): Die Mitglieder unserer Fraktion erlauben sich, einzelne Fragen zu stellen und ich finde es daneben, wenn man danach so von oben herab qualifiziert wird. Die Grundstücksgeschäfte im Baurecht sind in der Tat ein Problem. BERNMOBIL kann zwar über die Betriebsnotwendigen Grundstücke verfügen, strategische Reserven hat BERNMOBIL aber nicht. Es ist BERNMOBIL also nicht möglich, ein nicht mehr benötigtes Grundstück zu verkaufen, um betrieblich notwendiges Vermögen zu beschaffen. Dieses Geschäft wurde einzig und allein aus dem Blickwinkel der Stadtfinanzen getätigt. Auf die Bedürfnisse des zukünftigen Unternehmens BERNMOBIL wurde nicht eingegangen.

Direktorin FPI *Therese Frösch*: Es stimmt nicht, dass bei den Verhandlungen nur die Stadtfinanzen im Vordergrund gestanden sind. Der Kanton war ein extrem harter Verhandlungspartner, der sich sehr stark für BERNMOBIL eingesetzt hat. BERNMOBIL hat nie eine strategische Reserve besessen. Also konnten wir BERNMOBIL auch nichts wegnehmen.

Beschluss

Die Anträge 1 bis 6 auf den Seiten 7/8 und 8/8 vom Vortrag 202 werden mit 68 zu 0 Stimmen angenommen.

4 Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunerführung: Projektierungskredit (Anteil Stadt) (Fortsetzung der Beratungen vom 22. November 2001)

PVK-Anträge zum Beschlussesentwurf

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag betreffend Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung.
2. a) *Auf die weitere Ausarbeitung des Siegerprojekts (mit Dach) wird verzichtet.*
b) *Unter Einbezug der weiteren rangierten Teams (falls diese dies wünschen) ist eine Vorlage auszuarbeiten, welche mit einfachen konstruktiven Mitteln und kostengünstiger die angestrebte raumbildende Wirkung erzielt und den Witterungsschutz der Warteflächen zu Haltestellen sowie der Treppen bzw. Rampen zur Unterführung sicherstellt.*
c) *Ausgangspunkt für die Projektierung ist eine orthogonale Verkehrsführung.*
d) *Für die erforderliche Anzahl Zweiräder sind Abstellflächen auszuweisen.*

- e) *Der Gemeinderat wird beauftragt, mit dem Baukredit nachzuweisen, dass die erforderlichen Veloabstellplätze gemäss Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern sichergestellt sind.*
 - f) *Das anlässlich des Baukredits dem Stadtrat unterbreitete Projekt soll nach Möglichkeit auf einmal und nicht etappiert umgesetzt werden.*
3. *Der Gemeinderat beauftragt die Fachstelle für Sicherheit im öffentlichen Raum, eine Begleitgruppe Frauen zusammenstellen, welche diesen Bau von Anfang an begleitet. Die Begleitgruppe soll einerseits aus Fachfrauen und Politikerinnen zusammengesetzt sein. Andererseits soll die Gruppe durch Nichtfachfrauen, die den Bahnhof zu ihrem Alltagsumfeld zählen, ergänzt werden.*
 4. Für den auf die Stadt Bern entfallenden Anteil an den Projektierungskosten bewilligt der Stadtrat einen Kredit von 3 050 500.00. Dieser wird wie folgt aufgeteilt:
 - für das Tiefbauamt wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 540.501.220.0, gesprochene Kredit von Fr. 90 000.00 um Fr. **1 821 000.00** auf Fr. **1 911 000.00** erhöht;
 - für das Hochbauamt wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto 560.503.016.1, gesprochene Kredit von Fr. 300 000.00 um Fr. **557 500.00** auf Fr. **857 500.00** erhöht;
 - für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung/Gasleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 820 501 226.0, Fr. 100 000.00;
 - für die Gas-, Wasser- und Fernwärmeversorgung/Wasserleitungen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 821.501.998.0, Fr. 34 000.00;
 - für das Elektrizitätswerk/Netzanlagen gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.503.999.0, Fr. 104 000.00;
 - für das Elektrizitätswerk/öffentliche Beleuchtung gehen zulasten der Investitionsrechnung, Konto 810.501.999.0, Fr. 44 000.00.
 5. Die Projektierungskredite sind später in den Baukredit aufzunehmen.
 6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
 7. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung.

PVK Sprecher *Oskar Balsiger* (SP): Wir haben einen Antrag der PVK, der ganz anders formuliert ist, als der Vorschlag des Gemeinderats. Der Gemeinderat will seinen Antrag aufrecht erhalten. Änderungen zum Antrag des Gemeinderats liegen nicht vor. Zum Antrag der PVK liegen Ergänzungen aus dem Rat vor. Wir werden zuerst die Punkte der PVK durchdiskutieren, danach die verschiedenen Anträge der Parteien, um am Schluss punktweise abzustimmen. Die so bereinigte Variante PVK wird danach derjenigen des Gemeinderats gegenübergestellt. Einige Erläuterungen zu den verschiedenen PVK-Anträgen: Die Punkte 2a und 2b haben wir schon anlässlich des Eintretens behandelt. Punkt 2c besagt, dass der Ausgangspunkt für die Projektierung eine orthogonale Verkehrsführung ist. Dieser Punkt wurde von der PVK mit 8 : 1 Stimme angenommen. Der Gemeinderat soll aber die Möglichkeit behalten, von dieser orthogonalen Verkehrsführung abzuweichen, falls dies während der Projektierung zwingend werden sollte. Dazu gibt es einen Gegenantrag der CVP/ARP-Fraktion, der besagt: Auf die orthogonale Verkehrsführung auf dem Bahnhofsplatz wird verzichtet. Punkt 2d: Für die erforderliche Anzahl Zweiräder sind Abstellflächen auszuweisen. Im Rahmen meiner Vorabklärungen habe ich die Velos auf dem Raum Bahnhofsplatz zweimal gezählt und bin auf 860 bis 920 Velos gekommen. Diese waren alle auf Flächen abgestellt, die überbelegt waren. Der Anteil der Motorräder, Roller und Mofas betrug bei beiden Zählungen ca. 6%. Dass die Bezeichnung der Abstellplätze im Projekt, das dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wird, ein zwingender Bestandteil sein sollte, ist wohl allen klar. Andernfalls wird es wieder in ein Chaos ausarten. Punkt 2e: Der Gemeinderat wird beauftragt, mit dem Baukredit nachzuweisen, dass die erforderlichen Veloabstellplätze gemäss Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern

sichergestellt sind. Es existiert ein Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern, welches durch eine Arbeitsgruppe erstellt wurde. Danach sollen 1500 Plätze, auf drei Standorte in geschlossenen Hallen verteilt, erstellt werden. Ein erster Standort für 250 Plätze ist momentan in der Realisierungsphase. Der Standort ist im Aufnahmegebäude Ost, welches von der Neuengasse her zugänglich ist. Für einen zweiten Standort laufen die Verhandlungen zwischen der Burgergemeinde und dem Gemeinderat. Er befindet sich hinter dem Burgerspital. Die SBB hat im Bahnhofumbau-Projekt bereits berücksichtigt, dass hinter dem Burgerspital ein Standort entstehen wird, mit einem direkten Zugang in die Bahnhofhalle. Die SP hat einen leicht modifizierten Gegenvorschlag zu diesem Punkt ausgearbeitet, welcher meiner Meinung nach den Erfordernissen noch besser entspricht. Zu Punkt 2f: Das mit dem Baukreditantrag dem Stadtrat unterbreitete Projekt soll nach Möglichkeit auf einmal und nicht etappiert umgesetzt werden. Mit diesem Auftrag will die PVK klarstellen, dass eine Etappierung, wie sie der Gemeinderat vorschlägt, nicht in Frage kommt. Beim Punkt 3 geht es darum, eine Begleitgruppe aus Frauen einzusetzen, welche diesen Bau von Anfang an begleitet. Der Punkt 4, gibt die neuen Zahlen bekannt. Im Endeffekt bleibt der Projektierungskredit von 3,05 Mio Franken gleich. Er wird aber anders aufgeteilt.

Anträge der Fraktion SP/JUSO zu den PVK-Anträgen

- 1.1. Die Gesamtkosten für die Teilprojekte TAB, HAB, Fonds; GWB, EWB (ohne die 14.75 Mio für das Dach) dürfen das Kostendach von 52 Mio nicht überschreiten.
- 1.2. Wir beantragen jedoch, den Planungskredit auf der vorgesehenen Höhe von 3.05 Mio zu belassen, da sich daraus nur eine prozentuale Verschiebung der Planungsleistung ergibt (statt 5% ca. 7.8% der Gesamtbaukosten) welche zu erhöhter Kosten- und Projektierungsgenauigkeit im Zeitpunkt der Kredit- und Abstimmungsvorlage führen wird.
- 1.3. Abänderung Punkt 2e des PVK Antrags:
Der Gemeinderat wird beauftragt nachzuweisen, dass die gemäss Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern erforderlichen gedeckten Veloabstellplätze *in geschlossenen Anlagen* sichergestellt sind. *Das Projekt ist kostenmässig separat auszuweisen. Mit der Kreditvorlage Bahnhofplatz soll über die definitive Ausführung entschieden werden.*
- 1.4 zusätzliche Kreditanträge (für gestalterische oder technische Massnahmen) sind funktional und kostenmässig als separate Teilprojekte zu behandeln und zu begründen.

Antrag der Fraktion CVP/ARP

Auf die orthogonale Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz wird verzichtet.

Für die SP/JUSO *Sabine Schärker* (SP): Im Prinzip stimmen wir dem PVK-Antrag zu. Wir haben aber einige Zusatzanträge, die dokumentieren sollen, dass es uns in der momentanen Finanzlage der Stadt sehr ernst mit Sparen ist. Dies besonders dort, wo es nicht sozialpolitische Anliegen betrifft. Der Punkt 1.1 unseres Antrages lautet: Die Gesamtkosten für die Teilprojekte TAB, HAB, Fonds, GWB, EWB (ohne die 14,75 Mio Franken für das Dach) dürfen das Kostendach von 52 Mio Franken nicht überschreiten. Auch der Gemeinderat hat in seiner Absichtserklärung deutlich gemacht, dass er in Zukunft mit Kostendächern (target costing) arbeiten will. Wir unterstützen diese Vorgehensweise. Wir wollen bereits heute eine klare finanzielle Zielvorgabe machen. Die Zahl von 52 Mio Franken entspricht genau dem Mittelwert der Kostenschätzung im heutigen Zeitpunkt. Der Projektierungsstand lässt eine Kostengenauigkeit von plus/minus 25% zu. Mit Hilfe des Kostendaches probieren wir diesen grossen Spielraum schon heute ein bisschen einzugrenzen. In diesem Kredit sind schon 31,5 Mio für echte Verbesserungs- und Sanierungsmassnahmen enthalten. Für Neu- und Ergänzungsbauten bleiben immer noch ca. 20.5 Mio Franken budgetiert. Dieser Vorschlag ist nach mehreren Expertenmeinungen aus der Verwaltung machbar und fair, unter der Voraussetzung, dass wir

uns als Auftraggeberin einer rigorosen Kostendisziplin unterziehen. Der Punkt 1.2 unserer Ergänzungsanträge erklärt sich selber. Von den 15% Gesamtplanungskosten, die bis zur Fertigstellung dieses Projektes anfallen, verschieben sich die Prozentzahlen ein bisschen. Dies führt zu einer erhöhten Kosten- und Projektierungsgenauigkeit zum Zeitpunkt der Kredit und Abstimmungsvorlage. Der Punkt 1.3 steht nicht im Widerspruch zum Vorschlag der PVK. Vielmehr handelt es sich um eine Präzisierung, die Ausdruck dafür sein soll, dass wir genaue Entscheidungselemente wollen, über die zum Zeitpunkt der Kreditvorlage einzeln bestimmt werden kann. Im Anschluss an die Diskussion der letzten Woche haben wir festgestellt, dass gewisse Bedenken vorhanden sind, zum jetzigen Zeitpunkt ein so enges Korsett anzuziehen. Darum haben wir einen neuen Zusatzantrag formuliert, der da heisst: 1.4 zusätzliche Kreditanträge (für gestalterische oder technische Massnahmen) sind funktional und kostenmässig als separate Teilprojekte zu behandeln und zu begründen. Auch hier liegt die Absicht dahinter, zum Zeitpunkt der Kreditentscheidung über klare Kostenelemente der Teilprojekte bestimmen zu können. Wir wollen Transparenz und Klarheit und die Möglichkeit, elementweise über die verschiedenen Projekte zu befinden.

Daniel Kast (CVP) für die Fraktion CVP/ARP: Der Verkehr um den Bahnhof wird schrittweise reduziert. Zuerst kam das KÜL, dann der Verkehrsversuch, danach die Reduktion auf zwei Mischspuren. Der nächste Schritt ist die orthogonale Verkehrsführung. Diese drei rechtwinkligen Kurven bremsen den Verkehr und verringern somit die Kapazität. Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs bewirkt, dass eine vermehrte Ausweitung des Verkehrs in die Längsgasse stattfindet. Sollte der Tunnel beschlossen werden, wäre dies noch relativ harmlos. Sollte jedoch die Variante B bewilligt werden, dann wird der Verkehr, der nicht auf dem Bahnhofplatz zirkuliert, in der Längsgasse zirkulieren, was sicher nicht sinnvoll ist. Des weiteren wird die Erreichbarkeit der Innenstadt reduziert, was sich negativ auf den Geschäftsgang und somit die Steuererträge auswirken wird. Die Strasse direkt vor dem Burgerspital und dem Bahnhof durchzuführen ist aus unserer Sicht ein gestalterischer Fehlgriff. Nicht nur ist es eine Zumutung für die Heimbewohnenden, es ist auch für die Fussgänger, die aus dem Bahnhof kommen, nicht einladend, direkt an eine Strasse herangeführt zu werden. Wir beantragen daher, auf die orthogonale Verkehrsführung zu verzichten.

Fraktionserklärungen

Blaise Kropf (JA!) für die Fraktion GB/JA!GPB: Ich rekapituliere: Unsere Fraktion hat sich dafür ausgesprochen, auf das Glasdach zu verzichten. Wir finden das Glasdach zwar ästhetisch und attraktiv, aber finanzpolitische Gründe lassen uns keine Wahl. Es wird in den nächsten Jahren nicht möglich sein, 15 Mio Franken allein für ein Glasdach durch eine Volksabstimmung genehmigen zu lassen. Daher schlagen wir vor, nach einer Lösung zu suchen, die in einer Etappe realisierbar ist. Aus diesem Grund brauchen wir eine abgespeckte Variante ohne Glasdach, die realisierbar, aber dennoch attraktiv ist. Wir fordern deshalb dennoch eine gestalterische Lösung und nicht nur eine Sanierung des Untergrundes und eine neue Verkehrsführung. Zur Verkehrsführung ist zu sagen, dass wir gefordert haben, auf dem Bahnhofplatz Raum für die Fussgänger und Fussgängerinnen wie auch für die Velofahrenden zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die orthogonale Verkehrsführung das ideale Mittel. Weiter haben wir darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, genügend gedeckte Veloabstellplätze zu schaffen. Darum unterstützen wir den Vorschlag der PVK. Ein weiterer wichtiger Punkt für uns ist, gute Umsteigemöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Hier gehen wir nach der Devise, dass gute Umsteigemöglichkeiten der schönen Gestaltung vorzuziehen sind. Aus diesen Gründen stehen wir hinter den Vorschlägen der PVK. Mit dem Antrag der SP/JUSO, ein Kostendach von 52 Mio Franken einzuhalten, haben wir aus folgendem Grund Mühe: In

diesen 52 Mio Franken ist kein Rappen zusätzlich dafür vorgesehen, eine Alternative für die gestalterische Lösung ohne Glasdach zu suchen. Dem zweiten Antrag der SP/JUSO über den Planungskredit sowie dem dritten Antrag in Bezug auf die Veloabstellplätze werden wir zustimmen können. Der vierte Antrag betrifft wiederum das Kostendach. Konsequenterweise werden wir diesen daher ablehnen. Der Antrag der CVP/ARP, auf die orthogonale Verkehrsführung zu verzichten, lehnen wir aus oben genannten Gründen ab.

Peter Bernasconi (SVP) für die Fraktion SVP/JSVP: Für die Projekte Brünen, Klösterlistutz, Oberbottigen sind mehrere zweistellige Millionenbeträge in die Projektierung und die Planung investiert worden. Bei allen diesen Vorhaben hat das Volk anschliessend eine Realisierung abgelehnt oder durch eine Volksinitiative eine Neuplanung erwirkt. Beim Projekt Bubenberglplatz/Bahnhofplatz, welches umstritten ist, besteht die Gefahr, dass es hier genau gleich laufen wird, wie bei den obgenannten Projekten.

Die Fraktion SVP/JSVP beantragt deshalb, den Projektierungskredit freiwillig dem Volk zur Abstimmung vorzulegen.

Ueli Stüchelberger (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Ich will kurz darlegen, warum wir die einzelnen Anträge der PVK unterstützen. Zum Punkt 2a, keine weitere Ausarbeitung des Siegerprojektes mit dem Dach: Wir müssen heute eine klare und realistische Entscheidung fällen. Das Siegerprojekt scheint uns dazu nicht geeignet zu sein. Wir finden das Projekt zwar gut, jedoch wird es weder finanzierbar noch mehrheitsfähig sein. Der realistischere Weg ist der, dass zusammen mit dem Siegerteam und mit den anderen Wettbewerbsteams versucht wird, eine gute gestalterische Lösung zu finden. Daher unterstützen wir den Punkt 2b der PVK. Gewisse Vorgaben erachten wir jedoch als wichtig, darum unterstützen wir den Punkt 2c (orthogonale Verkehrsführung), welche zu mehr Raum für die gestalterische Ausarbeitung des Bahnhofplatzes führt. Die Punkte 2d und 2e unterstützen wir ebenfalls, die Ergänzungen der SP/JUSO Ziffer 1.3 inbegriffen. Wir wollen, dass uns ein Gesamtprojekt unterbreitet wird. Eine Etappierung kommt für uns nicht in Frage, weil wir weder Provisorien noch Providurien wollen. Darum stimmen wir auch dem Punkt 2f der PVK zu. Zu den Anträgen der SP/JUSO: Ich teile zur Ziffer 1.1 die Auffassung von Blaise Kropf. Den Antrag Ziffer 1.4 finden wir falsch und lehnen ihn ab. Zusätzliche Kreditanträge sind nicht nötig, wenn wir uns auf ein Gesamtprojekt einigen können. Wir wollen die orthogonale Verkehrsführung und lehnen deshalb den Antrag der CVP/ARP ab. Der Zusatzantrag der FDP, die Planungs- und Verkehrskommission bis Anfang Februar 2002 zu informieren, wie das weitere Vorgehen sein wird, unterstützen wir. Den eben gestellten Antrag der SVP/JSVP lehnen wir ab. Wir sprechen nur über einen Planungskredit, was noch kein Präjudiz für die planerische Gestaltung setzt. Aus einer Abstimmung über diesen Planungskredit können wir keine politischen Schlussfolgerungen ziehen. Aus einer Ablehnung des definitiven Baukredites hingegen, sind politische Schlussfolgerungen möglich. Dieser wird wegen seiner Höhe gezwungenermassen dem Volk vorgelegt.

Thomas Balmer für die Fraktion FDP: Wir bedauern, dass unser Rückweisungsantrag abgelehnt wurde und damit die Projektvorgaben nicht genau festgelegt sind. Ich möchte das Beispiel des Brautkleides von Gemeinderat Alexander Tschäppät noch einmal aufnehmen, um die bisherigen Fehler zu verdeutlichen. Wenn die Braut der Schneiderin nicht genau sagt, ob sie ein elegantes oder ein romantisches Kleid möchte, kann sie nicht die Schneiderin belasten, wenn ihr das Kleid nicht gefällt. Aus diesem Grund muss die Verwaltung dem Projektteam Vorgaben machen, was sie eigentlich haben möchte. Uns geht es darum, dass das Projekt nicht erst dann beurteilt werden kann, wenn der Baukredit beantragt wird. Wir wollen vorher wissen, wohin diese Reise führen wird. Wir stellen deshalb den Antrag, *dass der Gemeinderat der PVK bis Ende Februar 2002 einen schriftlichen Bericht vorlegt, welcher diskutiert werden*

kann und die Punkte des Rückweisungsantrags enthält. Beim Punkt „Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz“ geht es darum auszuführen, welche Kapazitäten vorgesehen sind, wie viele Spuren dafür gebraucht werden, welche Verkehrsmittel durchgeführt werden müssen usw. Dieser Bericht ist als Vorgabe und nicht als Projekt zu verstehen. 2. Die Vorgabe für das Planungsteam sollte enthalten, was das materialisierte Dach für Aufgaben zu erfüllen hat, wie der Kostenrahmen dafür aussehen darf, welche räumlichen Begrenzungen es hat und was man mit Hilfe dieses gestalterischen Elementes erreichen will. Punkt 3, Definition der Christoffelunterführung: Die Wirtschaftlichkeit dieser Fläche kann erst berechnet werden, wenn die dafür notwendigen Kosten bekannt sind. Darum muss die Verwaltung vorschreiben, wie viel ein Quadratmeter kosten darf, um kostendeckend zu bleiben. 4. Die Vorgaben für die Kapazität/Standort: Auch hier wollen wir kein Projekt, sondern eine definierte Vorgabe an die Funktion des Projektes. Der Rat hat das Postulat von Ueli Stückelberger erheblich erklärt, welches eine Tramstation mit nur zwei Geleisen verlangt. Auch dieses sollte geprüft werden und in die Vorgaben aufgenommen werden. Auch für die Anzahl und die Standorte der Veloabstellplätze trifft dies zu. 5. Angaben zur Organisation des Projektierungsteams: Hier sollten die Verantwortlichkeiten geklärt werden. Ich bitte den Rat, unseren Anträgen zuzustimmen. Den Anträgen der PVK können wir folgen. Auch die Anträge der SP/JUSO unterstützen wir mit Ausnahme der Ziffer 1.4. Alle anderen Anträge lehnen wir ab.

Raymond Anliker (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Wir finden es finanzpolitisch konsequent, da wir das Glasdachprojekt im Rat abgelehnt haben, auch ein Kostendach für das Projekt zu fordern. Ein Kostendach bewirkt, dass wir keine kostenintensiven Lösungen anstreben. Das Kostenbewusstsein in der zuständigen Verwaltung wird dadurch gefördert. Die 52 Mio Franken, die wir vorschlagen, sind abgeklärt und nicht aus der Luft gegriffen. Des Weiteren ist ein Kostendach für Bauvorhaben nichts Neues. Dem Wunsch nach Platzgestaltung wird mit unserem Antrag 1.4 entsprochen. Die Teilung, die moniert wurde, betrifft lediglich den Kredit, aber nicht die Planung und nicht die Ausführung. Ich bitte daher, diesen Anträgen zuzustimmen. Wir selber unterstützen auch die Anträge der PVK. Den Antrag der CVP/ARP lehnen wir ab. Die Anträge der FDP lehnen wir ab, da sie aus unserer Sicht schon fast wieder den Charakter einer Rückweisung haben.

Einzelvoten

Daniele Jenni (GPB): In der letzten Sitzung habe ich einen Rückweisungsantrag gestellt, der nicht durchgekommen ist. Wenn man aber jetzt diese Beratung betrachtet, werde ich darin bestärkt, meinen Ablehnungsantrag aufrecht zu erhalten. Noch selten habe ich eine derart unseriöse Planung gesehen. Die Wettbewerbsbedingungen waren qualitativ vollkommen ungenügend. Das Ergebnis war, dass man zuerst ein riesiges Dach bauen wollte und es nun aber einfach fallen lässt. Damit will ich nicht ausdrücken, dass ich traurig darüber bin. In dieser Planung werden alle möglichen Funktionen vermischt. Vermischt werden, was auf dem Bahnhofplatz gemacht werden muss, die Regelung des öffentlichen Verkehrs und die ganze Ladenstrasse, die in der Christoffelunterführung gebaut werden soll. Viel sinnvoller wäre es, diese verschiedenen Vorhaben voneinander zu trennen. Die gestellten Anträge zeigen, dass auf allen Seiten eine grosse Unsicherheit herrscht. Auf diese Art kann eine Planung nicht durchgeführt werden. Auch wenn der Stadtrat über einzelne Kredite bestimmen muss, ohne entsprechende Unterlagen, entspricht dies nicht den Anforderungen an ein seriöses Geschäft. Wir wollen eine Änderung des Bahnhofplatzes, diese muss aber nach den Funktionen aufgeteilt sein und dem Volk getrennt unterbreitet werden. Ich sage es ungern, aber ich kann dem Antrag der SVP/JSVP zustimmen, weil ich hoffe, dass das Volk angesichts dieses Debakels

den Projektierungskredit ablehnen wird. Damit würde der Gemeinderat die Möglichkeit bekommen, vernünftige Vorschläge auszuarbeiten.

Peter Bernasconi (SVP): Der durchgeführte Projektierungswettbewerb bringt genügend Substanz mit, dass eine Vorlage für das Volk ausgearbeitet werden kann. Der Gemeinderat wird sicher in der Lage sein, einen Vorschlag mit klaren Vorgaben zur Gestaltung des Bahnhof- und des Bubenbergplatzes auszuarbeiten. Ich finde es unverantwortbar bei unserer momentanen Finanzlage, 3,05 Mio Franken für eine Planung zu beschliessen, wenn wir wissen, dass diese Vorlage beim Volk sehr umstritten ist. Ich bitte, dies noch einmal zu überdenken.

Thomas Fuchs (SVP): Ich finde es unglaublich, was hier heute Abend abläuft und unterstütze deshalb die Ausführungen von Daniele Jenni. Ich bin der Meinung, dass der Projektierungskredit unbedingt dem Volk vorgelegt werden muss, bevor weitere Kosten anfallen. Wenn Ihr unserem Antrag nicht zustimmt, werden wir von der SVP/JSVP und von der Vereinigung Bern Aktiv das Referendum ergreifen. Dazu braucht es 1500 Unterschriften.

Direktor PVT *Alexander Tschäppät:* Der Gemeinderat hält an seinem Antrag fest. Er hat einen Wettbewerb durchgeführt und will diesen nun zur Ausführung bringen. Ich sage dies im Wissen darum, dass der Stadtrat heute anders beschliessen wird. Was die unseriöse Planung angeht, muss ich sagen, dass wir wahrscheinlich nicht vom gleichen sprechen. Es ist noch nichts geplant, sondern wir sprechen heute davon, einen Projektierungskredit auszulösen. Der Wettbewerb wurde mit relativ engen zeitlichen Vorgaben und wenigen bekannten Fakten durchgeführt. Alle Teilnehmenden mussten sich innerhalb dieses Rahmens bewegen und taten dies meiner Ansicht nach mit Erfolg. Man kann ihnen heute nicht zum Vorwurf machen, dass die Details nicht genügend ausgearbeitet sind, sonst müssten wir künftig andere Wettbewerbe machen, nämlich in Form von vorgezogenen Planungswettbewerben. Aus diesen Gründen muss ich den Vorwurf, die Planung sei unseriös, zurückweisen. Die Abänderungen der PVK, was die Kosten angeht, kommen daher, dass Sie nicht das Gewinnerprojekt des Gemeinderats unterstützen. Für alle diejenigen, die Angst haben, dass das Volk nicht zum Zug kommt, kann ich nur sagen, der Stadtrat soll seine politische Verantwortung übernehmen, klare Aufträge erteilen und Budgetposten bewilligen. Danach wird das Projekt obligatorisch dem Volk vorgelegt. Mir scheint es ein komisches Vorgehen in einer Demokratie, dem Volk schon den Planungskredit vorzulegen. Das Volk soll meiner Meinung nach über sauber ausgearbeitete Bauvorlagen abstimmen können. Darum bitte ich, auf dieses Geschäft einzutreten und den Planungskredit zu sprechen. Zu den Anträgen möchte ich nur sagen, dass wir weiterhin auf das Siegerprojekt setzen und deshalb den Punkt 2a der PVK ablehnen. Die orthogonale Verkehrsführung wurde im Rahmen der Jury sehr heftig diskutiert. Es hatte sieben Verkehrsplaner in der Jury, die sich für die orthogonale Planung ausgesprochen haben. Der Grund dafür ist, dass eine diagonale Verkehrsführung den Platz in zwei nicht sehr wertvolle Hälften zerschneidet. Aus diesem Grund unterstützt der Gemeinderat den Punkt 2c der PVK-Anträge. Unser momentanes Problem ist, dass wir erst nach der Durchführung des Verkehrsversuches konkrete Durchfahrtszahlen haben und wir deshalb nur theoretisch-zeichnerisch planen können. Was das Parkraumkonzept Velo betrifft, kann ich sowohl mit dem Antrag der PVK wie mit dem Antrag der SP/JUSO unter folgender Einschränkung leben: Es gibt ein Parkraumkonzept Velo Bahnhof Bern, welches aber von unseren Baupartnern (SBB, Burgergemeinde und Kanton) noch nicht genehmigt worden ist. Ich hoffe, dass demnächst ein gültiger Beschluss vorliegt. Bis dahin kann ich noch keine genauen Angaben zum künftigen Veloparkplatzangebot machen. Was ich versprechen kann ist, dass Sie mit dem Vorliegen eines Baukreditantrags definitiv informiert werden, wie viele ungedeckte, gedeckte und in Hallen stationierte Veloparkplätze bereitgestellt werden können. Dass auch wir das Projekt nicht etappie-

ren wollen, ergibt sich aus der Logik der ganzen Diskussion. Bei den Projektierungskosten scheint auch keine Differenz mehr zu bestehen. Zur Frage des Kostendaches kann ich nur sagen, dass es eine politische Zielsetzung des Gemeinderats ist, das Bauvorhaben kostenmässig im Griff zu behalten. Auf der anderen Seite muss ich sagen, dass es nicht viel Sinn macht, solange wir nicht wissen, wie die Oberflächengestaltung sein wird, ein Kostendach zu beschliessen. Zum Antrag der FDP, der verlangt, dass wir bis Ende Februar einen Zwischenbericht auszuarbeiten haben, möchte ich bemerken, dass dies ein sehr knapper Zeitrahmen ist. Wir sollten uns auf den Konsens einigen, den ersten Bericht auf Ende März festzulegen. Danach soll alle drei Monate ein Zwischenbericht vorliegen, der über den jeweiligen Stand der Dinge informiert. Es wird unmöglich sein, alle planerischen Details bis Ende Februar vorliegend zu haben. Zu Daniele Jennis Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Untergrundes: Der Fonds, der dringend auf Verträge im Untergrund angewiesen ist, hat seinen Anteil am Projektierungskredit schon gesprochen. Dieser ist mit klaren Auflagen verbunden, was sich der Fonds in Bezug auf die Optimierung der Verkaufsfläche vorstellt, damit die eingesetzten Steuerfranken, die hier zur Diskussion stehen, vernünftig verzinst werden können. Ich hoffe, dass Sie bis zum Vorliegen des definitiven Projektes Vertrauen in die Verwaltung und die Planer haben. Ich habe sie als qualitativ hochstehende Schaffer erlebt. Zum Punkt 3 der PVK-Anträge bitten wir, nur den ersten Satz zu genehmigen und den zweiten zu streichen. Es wird uns nämlich schwer fallen, zwischen Fachfrauen, Politikerinnen und Nichtfachfrauen zu unterscheiden. Eleganter wäre die Einsetzung der Fachstelle für Sicherheit, die schon besteht. Sie wird von einer Frau geführt, welche für das vorliegende Projekt eine Begleitgruppe von Frauen nach Sinn, Notwendigkeit und Qualität zusammenstellt.

Thomas Balmer (FDP): Ich bin mit der von Gemeinderat Alexander Tschäppät vorgeschlagenen Verlängerung um einen Monat bis Ende März 2002 einverstanden. Zu diesem Zeitpunkt will ich nicht ein fertiges Projekt vorgelegt bekommen, sondern ein Projektpflichtenheft. Wir begrüssen somit den Konsensvorschlag des Gemeinderats.

Beschlüsse

1. Der Antrag 1.1 der Fraktion SP/JUSO (Kostendach) ist mit 60 : 6 : 5 Stimmen angenommen.
2. Der Antrag der Fraktion CVP/ARP – Verzicht auf orthogonale Verkehrsführung – ist mit 59 : 13 : 1 Stimmen abgelehnt.
3. Der Antrag 1.3 der Fraktion SP/JUSO ersetzt mit 41 : 30 : 1 Stimmen den Punkt 2e der PVK-Anträge.
4. Der zweite Satz des PVK-Antrags 3 wird stillschweigend gestrichen.
5. Der Punkt 4 der PVK wird mit 73 Stimmen einstimmig angenommen.
6. Der Antrag 1.4 der Fraktion SP/JUSO wird mit 38 : 27 : 6 abgelehnt.
7. Der bereinigte Antrag der PVK obsiegt dem Gemeinderatsantrag mit 70 : 1 : 2 Stimmen.
8. Der Antrag der Fraktion SVP/JSVP (freiwillige Volksabstimmung über den Projektierungskredit) wird mit 59 : 14 : 0 Stimmen abgelehnt.
9. Berichterstattung zu den Punkten 1 – 5 des abgelehnten Rückweisungsantrags der FDP-Fraktion – der erste Bericht ist auf Ende März 2001 bereitzustellen, danach soll alle drei Monate ein Zwischenbericht vorliegen, der über den aktuellen Stand der Dinge informiert – wird mit 57 : 8 : 8 Stimmen gutgeheissen.

Rückkommensantrag

Margrit Stucki (SP): Ich beantrage ein Rückkommen. Aus dem PVK-Antrag Punkt 3 wurde so schnell, schnell der letzte Satz gestrichen. In der PVK haben wir klar gesagt, dass dieser Satz dazugehört. Ich erwarte eine Abstimmung darüber, ob dieser Satz gestrichen werden soll.

Beschlüsse

1. Der Rückkommensantrag wird mit 38 : 32 : 0 Stimmen gutgeheissen.
2. Der zweite Satz des PVK-Antrags 3 wird mit 40 : 27 : 3 Stimmen gestrichen.
3. Bahnhofsplatz Schlussabstimmung: Das Geschäft Traktandum 4 wird mit 45 : 9 : 2 Stimmen angenommen.

- Das Traktandum 5 wird auf eine spätere Sitzung verschoben. -

Eingänge

Es werden eine Motion, ein Postulat und eine Interpellation eingereicht und dem Gemeinderat überwiesen, nämlich:

Motion Thomas Fuchs (SVP): Bürger- und gewerbefreundlich: Zibelemärit inskünftig offiziell ganz- oder halbtags arbeitsfrei, wie dies bei der Basler Fasnacht, dem Sechse-läuten oder dem Knabenschiessen schon lange der Fall ist!

Im Mai 1405 bricht in Bern Feuer aus. 650 Holzhäuser verbrennen und 100 Menschen finden den Tod. Alle umliegenden Städte sammeln Geld und senden Helfer. Bewundernswert ist die Hilfe der Freiburger. Zwei Monate lang räumen sie den Brandschutz weg und geben alle gefundenen Wertgegenstände getreulich ab. Eine Sage behauptet, die Berner hätten den Freiburgern erlaubt, sie dürften zum Dank fortan jeden Herbst ihre Zwiebeln in Bern verkaufen. Und so habe 1406 der erste „Zibelemärit“ stattgefunden. Doch in der Stadtchronik steht nichts von einem "Zibeledank". Im 18. Jahrhundert bringen Bäuerinnen ihr oberhalb des Murtensees am Mont Vully kultiviertes Gemüse auf die Märkte in Freiburg, Murten und Neuenburg. In der Zeit um 1850 tauchen diese „Marmettes“ vorerst fast unbemerkt, am ersten Tag der uralten, vierzehntägigen Berner Martinimesse nun auch in Bern auf und verkauften vor allem Zwiebeln, aber auch „Sunnewirbel“ (Endivien), Lauch und Sellerie, Nüsse, Kastanien und Obst. Der „Zibelemärit“ hat sich also bei der viel älteren Martinimesse richtig eingenistet. Wie die Messe selbst entstanden ist? Seit dem Spätmittelalter – lange vor dem Stadtbrand von 1405 – feiern die Berner wie die übrigen Bewohner des süddeutschen Raumes jeweils um Martini den Übergang vom Sommer- zum Winterhalbjahr mit festlichen Mahlzeiten, Umzügen und Lichterbräuchen. Ein gut besuchter Wochenmarkt begleitet das Fest, bietet alles für den Winterbedarf, lockt mit Vergnügungen, dehnt sich immer mehr aus und wird deshalb 1439 von der Obrigkeit zur zollfreien mehrtägigen Martinimesse erhoben. In unserem Jahrhundert blasen grosse Warenhäuser den Messen langsam das Licht aus. Von der Martinimesse ist nur noch der erste Tag (immer der vierte Montag im November) mit dem Zibelemärit übriggeblieben. Auch heute noch ist der Zibelemärit schweizweit bekannt, Hunderte von Cars aus Nah und Fern sowie zahlreiche Extrazüge steuern Bern an und die Leute drängen sich dicht durch die Gassen der Berner Altstadt und über deren Plätze.

In der Schweiz sind die offiziellen Feiertage arbeitsfrei. In der Schweiz gibts über zwanzig Feiertage. Je nach Gemeinde und Kanton schwankt die Zahl beträchtlich. Am meisten bekannt sind: 1. Januar, 2. Januar (Berchtoldstag), Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt (Christi Himmelfahrt), Pfingstmontag, Fronleichnam, 1. August (Nationalfeiertag), Mariä Himmelfahrt, Allerheiligen, Mariä Empfängnis, 25. Dezember, 26. Dezember (Stefanstag). Damit der 1. August ein bezahlter Freitag wurde, benötigte es einen Volksentscheid. Kirchliche und weltliche Traditionen sind nicht nur in der Innerschweiz seit jeher wichtig, das Brauchtum ist bis heute in unserem Land entsprechend lebendig geblieben und wird zurecht hoch gehalten. Heidnische Relikte vermischen sich mit christlichem Kulturgut, die alltäglichen und festlichen Bräuche sind vor allem lokal verankert. Den Kämpfergeist der alten Eidgenossen dokumentieren die vielen Schlachtfeiern und Schützenfeste.

Laut Arbeitsgesetz hat jeder Kanton die Möglichkeit, maximal acht Feiertage den Sonntagen gleichzustellen. Beispiele: Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten sind fast überall den Sonntagen gleichgestellte Feiertage. Daneben gibt es gesetzlich anerkannte Feiertage, für die kantonale oder sogar Gemeindevorschriften (Ruhetagesgesetze) anwendbar sind: Beispiel 1. Mai. Zahlreiche Kantone begehen zudem Feiertage, die gesetzlich zwar nicht anerkannt sind, an denen die Betriebe und Läden in der Regel aber geschlossen sind. Ziel kann es nicht

sein, dass die Läden am Zibelemärit neu geschlossen werden müssen, daher ist eine kreative Lösung gefragt. Die Besucherinnen und Besucher sollen ein pulsierendes Bundesbern vorfinden (inkl. Abendverkauf).

Die Stadt Bern als Bundeshauptstadt muss dem Zibelemärit jedenfalls wieder die notwendige Beachtung schenken und der Berner Bevölkerung vermehrt eine aktive Teilnahme ermöglichen. Sie kann dies z.B., wenn analog der Basler Fasnacht (Fasnacht-Montag und Fasnacht-Mittwoch), des Zürcher Knabenschiessens (dort schießen 12-16-jährige Knaben und Mädchen um die Wette) oder des Zürcher Sechseläutens (Verbrennung des „Böögg“) der Zibelemärit inskünftig ebenfalls ganz- oder zumindest halbtags als unbezahlt arbeitsfrei deklariert wird. Gleichzeitig ist der Zibelemärit als schulfrei zu deklarieren (nachmittags).

Die Unterzeichnenden beauftragen den Gemeinderat, die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen und dem Stadtrat eine Vorlage zu unterbreiten.

Bern, 29. November 2001

Thomas Fuchs (SVP), Beat Schori, Thomas Weil, Hans Ulrich Gränicher, Rudolf Friedli, Peter Bernasconi, Rolf Häberli, Margrit Thomet, Erich Ryter, Kurt Hirsbrunner, Dieter Beyeler, Lydia Riesen

Postulat Andreas Zysset (SP): Wohnstadt Bern: Umgenutzter Wohnraum – in allen Fällen gesetzeskonform?

Der jeweils geltende Zonenplan und das Gesetz über die Erhaltung von Wohnraum schreiben vor, dass überall dort, wo bestehender Wohnraum einer anderen als der Wohnnutzung zugeführt werden soll, eine entsprechende Bewilligung notwendig ist. Die erteilten Ausnahmebewilligungen werden denn auch jeweils im Anhang zum Verwaltungsbericht publiziert. Offen ist, ob alle Grundeigentümer den bestehenden Vorschriften nachleben und inwieweit die bestehenden Vorschriften befolgt werden. Bis heute ist offenbar keine entsprechende Kontrolle erfolgt. Dienstleistungen, Industrie und Gewerbe haben die Möglichkeit, sich in den dafür vorgesehenen Zonen, heute vorab in den Entwicklungsschwerpunkten anzusiedeln. Ausnahmebewilligungen zur Umnutzung von Wohnraum sollten deshalb generell sehr zurückhaltend erteilt werden. Bei allfälligen illegalen Nutzungen muss der ursprüngliche Nutzungszweck Wohnen wieder hergestellt werden.

Ich bitte den Gemeinderat,

1. Feststellen zu lassen, ob es in der Stadt Bern Wohnraum gibt, der ohne Bewilligung anderweitig genutzt wird und
2. dem Stadtrat Bericht zu erstatten, um welchen Wohnraum es dabei geht. Sofern Wohnraum zum Vorschein kommt, der nicht der gesetzlich vorgesehenen Wohnnutzung entspricht,
3. mit einem Massnahmenplan darzustellen, mit welchen Mitteln und innerhalb welcher Frist die gesetzlich vorgesehene Wohnnutzungen wieder hergestellt werden soll,
4. die entsprechenden Massnahmen durchzuführen und
5. die notwendigen Kredite für eine rasche Umsetzung des Postulats zu sprechen.

Bern, 29. November 2001

Andreas Zysset (SP), Margrit Stucki, Edith Madl Kubik, Margrith Beyeler, Melanie Leskow, Guglielmo Grossi, Ruedi Keller, Oskar Balsiger, Marie-Louise Durrer, Sylvia Spring Hunziker, Margareta Klein-Meyer, Barbara Mühlheim, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Ruth Rauch,

Raymond Anliker, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Rosmarie Okle Zimmermann, Béatrice Stucki, Peter Blaser, Beat Zobrist, Michael Aebersold, Irene Marti Anliker, Walter Christen

Interpellation Fraktion GFL/EVP (Ursula Rudin-Vonwil, GFL): Klare Kriterien oder Willkür bei der Beurteilung von Steuererleichterungsgesuchen?

In letzter Zeit sind die Gewährungen von Steuererleichterungen in die öffentliche Diskussion geraten. Die Stadt wird zwar vom Kanton, der die Entscheidkompetenz hat, lediglich zur Stellungnahme aufgefordert. Es stellt sich trotzdem die Frage, ob der Gemeinderat die Gesuche von juristischen Personen nur einzelfallweise beurteilt oder ob eine Praxis und Beurteilungskriterien bestehen bzw. sich entwickelt haben.

Wir bitten den Gemeinderat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wieviele Gesuche von juristischen Personen um Steuererleichterung hatte der Gemeinderat seit 1996 zu behandeln, bzw. zu wie vielen Gesuchen konnte er sich vernehmen?
2. In wie vielen dieser Gesuche waren sich Kanton und Stadt einig? In wie vielen dieser Gesuche hat der Kanton gegen die Stellungnahme der Stadt entschieden?
3. Welches sind – nach Ansicht des Gemeinderats – die eigentlichen Ziele, die Gründe und die Vorteile von Steuererleichterungen? Inwiefern vertragen sie sich mit dem Grundsatz der Steuergerechtigkeit?
4. Nach welchen konkreten Kriterien beurteilt der Gemeinderat Gesuche um Steuererleichterung? Überprüft er das Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen für die Gewährung einer Steuererleichterung? Weist er die finanziellen Konsequenzen für die Stadt aus?
5. Spricht sich der Gemeinderat für eine Maximaldauer (Gewährung einer Steuererleichterung z.B. für max. 3 Jahre) und für eine Wegzugsklausel (Gewährung der Steuererleichterung nur unter der Bedingung, dass das Unternehmen z.B. in den nächsten 10 Jahren nicht wegzieht) aus? Wenn Ja, wie hoch ist die Maximaldauer bzw. die Wegzugsklausel?
6. Gibt es in der Stadt Bern Zahlen über die positiven, ökonomischen Auswirkungen in der Vergangenheit von gewährten Steuererleichterungen?
7. Wie äussert sich der Gemeinderat zur Tatsache, dass nicht die Stadt über Steuererleichterungen entscheidet, aber – da nur ein kleiner Teil der Arbeitnehmenden in der Stadt Wohnsitz nimmt – nur in geringem Umfang davon profitiert.

Bern, 29. November 2001

Fraktion GFL/EVP (Ursula Rudin-Vonwil, GFL), Ueli Stückelberger, Barbara Streit-Stettler, Michael Straub, Eva von Ballmoos, Verena Furrer-Lehmann

Schluss der Sitzung: 22.50 Uhr.

Namens des Stadtrats

Der 2. Vizepräsident: *Beat Schori*

Der Protokollführer: *Ruben Ammann*